

[1974 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 34—உணவுப்பொருள் வழங்கல் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,18,89,800-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரியத் தொகை வழங்கப்பட்டது.

திரு. செளடி எஸ். சந்திரபாரதி, திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் ஆகியோர் இருக்கையில் இல்லாததால் நிதிக் கோரிக்கை எண் 55-க்கு கொடுத்திருந்த அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டனவாகக் கருதப்பட்டன.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார், டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே ஆகியோருடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 55—பல்வகை மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 10,38,93,800-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரியத் தொகை வழங்கப்பட்டது.

5. அரசினர் சட்ட முன்வடிவு

தமிழ்நாடு, 1974-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/74).

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே,

“தமிழ்நாடு 1974-ம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு* (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/74) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

* 1974-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் பத்தொன்பதாம் நாள் தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

1974 மார்ச் 22] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய ஆலோசனைகளை எதிர்பார்த்து, இறுதியாக என்னுடைய உரையை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று நான் கருதுகிறேன்.

DR. H. V. HANDE: Sir, in connection with this Bill, I would like to offer a few remarks.

Sir, first of all, I would like to draw the attention of the Hon. Minister for Transport that Bills of this type which are very comprehensive in nature and persuasive in content should have been sent to a Select Committee. I purposely did not give notice of such an amendment for reference of this Bill to a Select Committee, because I thought that if we give an amendment of that nature on behalf of our Party, it might embarrass the Minister and create difficulties for the Government for political reasons.

So I thought that it would be best in the interests of all to leave it to the Hon. Minister to move an amendment for referring the Bill to a Select Committee.

For, it is a Bill with about 30 clauses and many clauses with far reaching consequences. Therefore, it is better that a Committee of this Assembly and of the Council sit together and offer their considered views. Only then, several of the smaller problems could be solved. Therefore I say that this Bill should be referred to a Select Committee.

If we look into clause 27, it is a Repeal Clause and it repeals two original old Acts, firstly the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act of 1931 and the Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act of 1952. By repealing these two Acts, a fresh legislation is brought. This is said to be a comprehensive Bill. Normally, if you take the history of Legislature, it will be seen that most of the Bills of this nature are referred to the Select Committee. After all, we want to pass it soon. That can be done in about 4 or 5 sittings of the Committee and before the 9th or 10th April, the Bill can come before the House. Now, the Chief Minister is here and almost all Ministers are here and the whole Cabinet is here. So, let

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே] [1974 மார்ச் 22]

them take a decision. Let the Bill be referred to a Select Committee. Then there would not be much discussion in the House. It can be passed quickly.

Otherwise, it will look very odd that a Bill with so many clauses is passed without taking expert opinion on it. A number of persons should be given a chance to go through the clauses and consider their implications. This is brought before the House during the Budget, in the middle of Budget discussions. Just now, we have finished discussion on a Demand and immediately after that this Bill is brought here. A number of members could not participate in it for several reasons. Therefore I make an impassioned plea.

I thought of it half a dozen times whether to give notice of such an amendment. Then I left it because the Minister will feel embarrassed, for he cannot accept our amendment and it is not proper for political reasons. I wanted to make things easy for the Hon. Minister. It is not too late now. He can give an amendment, just as he has given notice of many amendments which have been received by us just one hour before.

Just like that if it is done, I should be very very happy. It will be in the interests of all, in the interest of healthy legislation and later on people would not criticise us if the Courts strike down the sections of this legislation. Whatever I say now may become true after some months. Probably the Chief Minister will say then when the Bill was passed Hande said this. I am only pleading so that people may not think that we as legislators have acted wrongly.

Another point is this, and that is with regard to clause 3—Levy of tax. Here, the sub-clause (2) says: 'The Government may by notification from time to time increase the rate of tax specified in Schedule'. The Government can at any time without passing through the Legislature increase the tax. Otherwise, this is very arbitrary and arbitrary powers are vested in the Government. If this Bill is passed and put on the Statute Book, then arbitrary powers will be given to the Rule Making Authority and officials by notification from time to time can

தமிழ் நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி
விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட
முன்வடிவு எண் 10/74)

1974 மார்ச் 22] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

increase the rate of tax specified in the Schedule. That is why I would like this Bill to go before a Select Committee.

Then again there is clause 16. I would like to draw the attention of the Hon. Minister and the Members of the Treasury Benches to the provisions here. Here also very arbitrary powers are taken in the penal clause. This deals with penalty for failure to pay tax. It is said :

(Thiru K. A. Wahab in the Chair.)

' If the tax due in respect of any motor vehicle has not been paid within the period prescribed under section 8, the registered owner or the person having possession or control there shall

(a) pay, in addition to the tax, a penalty of such sum, not exceeding twice the amount of the quarterly tax payable, as may be prescribed, and different sums may be prescribed for different classes of motor vehicles and for different periods, etc.

In other words, wide powers, strong powers are delegated to the authorities, who are going to make subordinate legislation, and administer the penal clause. This is very, very arbitrary, very, very heavy and very, very damaging. This is one more reason why I would like the Hon. Minister to consider my plea to send this Bill to a Select Committee.

Then again another point which I would like the Hon. Minister to go through is at page 47.

In page 47 of the Bill it is stated—

மாலை 5-30

" Goods vehicles plying for hire or reward and used for the transport of goods—

Rs. P.

(a) Vehicles not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden	...	...	...	...	250	00
---	-----	-----	-----	-----	-----	----

(b) Vehicles exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden	...	...	...	...	525	00
--	-----	-----	-----	-----	-----	----

[டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே] [1974 மார்ச் 22]

What does it indicate? Heavy taxation is envisaged by this Government on transport vehicles on goods vehicles like lorries.

What would be the result of such a heavy taxation? Have the Government considered the disastrous effect this legislation will have. Prices of essential commodities will go up and lorries will not ply properly. Now most of the lorries are finding it difficult to cope up with the expenditure involved in their business. Most of the lorry-owners are now in the grip of money-lenders and many of them have become paupers. Many of them are on the street. They are not able to pay quarterly or monthly interest to the money-lenders. When such is the case, if we are going to throw heavy burden, what disastrous effect it will have on them. So, is it proper for the Government to completely demoralise and paralyse the entire lorry traffic in the State?

Sir, I know the Government want money through this tax with one particular motive. They want to avoid the corporate tax and get all the taxes for themselves. If the Government make some profit, then they would have to pay the corporate tax and a portion of it will go to the Central Government. To prevent the Central Government from getting that tax amount, the Government have come forward with this legislation.

Finally, I would like to say that by means of this Bill, we are going to increase the revenue of the State by about 20 to 25 crores of rupees. The Hon. Minister has under-estimated the revenue from this tax. Though this is a Money Bill we do not know the quantum of money that they would get

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, already the Hon. Chief Minister has announced in the Budget speech that by this measure we will get about Rs. 6 to 6½ crores.

DR. H. V. HANDE: I have estimated much higher. Next year you will know whether my estimate is correct or the Hon. Minister's estimate is correct.

Once again I say that this Bill will have disastrous and far-reaching consequences. I request the Hon. Chief Minister to consider whether it is not possible to refer the Bill to a Select

1974 மார்ச் 22] [டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே]

Committee. Though I have not given notice of an amendment on those lines, it is open to the Government to move such an amendment, namely, that the Bill be referred to a Select Committee.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டத்தை அரசாங்கம் ரொம்ப அவசரமாகக் கொண்டு வருவதாகத் தான் எல்லோரும் உணர்கிறோம். இதை தயவு செய்து பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு அனுப்பினால் எந்த அளவுக்கு இதனால் ஏற்படக்கூடிய கஷ்டங்களைக் குறைக்கலாம் என்பதை யோசித்துச் செய்யலாம்.

‘யார் தலை எவ்வளவு தாங்கும்’ என்பதை யோசித்துத்தான் போடுகிறோம். நாங்கள் ‘தாங்கும் தலையில்தான் போடுகிறோம்’ என்று சொல்லிக் கொண்டே—தாங்க முடியாதவர்கள் தலையில்—குனியக்குனியத்தான் போடுகிறீர்கள். தாங்கக் கூடிய பெரிய தலைகளை எல்லாம்—வழித்தடங்களை அரசுடமையாக்குகிறோம் என்று சொல்லி—ஹ்யூஜ் அமெனண்ட் காம்பென்சேஷன் என்று கொடுத்து அவர்கள் தப்பிவிட்டார்கள். இன்றையதினம் சிறிய ஆபரேடர்கள், லாரி ஓனர்கள்தான் பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறார்கள்.

ஏற்கனவே மத்திய அரசு போட்டிருக்கிற வரியினால்—எண்ணை உயர்வு, டயர் உயர்வு இவற்றினால் செத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் மீது, நாங்களும் ஒரு பிடி மண் போடுகிறோம் என்பதாக—மேலும் அவர்களைச் சாகடிக்கிற நிலையில்தான் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள்.

இன்னும் தனியார்களிடம் 5 ஆயிரம் பஸ்கள் தானே இருக்கின்றன. அவற்றையும், லாரிகளையும் நாட்டுடைமையாக்கி விடுங்கள். அப்படியின்றி ராஷனலைஸ் பண்ணுகிறோம் என்பதாக பஸ்களில் சீட் டாக்ஸை உயர்த்திவிட்டீர்கள்—லாரிகளுக்கு டாக்ஸை உயர்த்திவிட்டீர்கள். இதனால் என்ன ஆகப் போகிறது? டாக்டர் ஹாண்டே சொன்னதுபோல, பொதுமக்கள்தான் பாதிக்கப்படப் போகிறார்கள். உணவுப் பண்டங்கள் விலை இன்னும் ஏறப்போகிறது.

[1974 மார்ச் 22]

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

முன்பாவது சென்னைக்கு பக்கிங்ஹாம் கால்வாய் மூலம் விறகுகள் போட்டில் வந்து, ஹாமிடன் வாராவதியில் தோணித் துறையில் இறக்குவார்கள். இப்போது விறகுகள் எல்லாம் லாரிகளில்தான் வருகின்றன. விறகுக்கு வரியை எடுத்து விட்டோம் என்று சொன்னாலும் விறகு விலை இறங்கவில்லை, ஏறிக் கொண்டேதான் இருக்கின்றன. இன்னும் கொத்தலாட்சாவடி பக்கம் போனால் தெரியும். காய்கறிகள் எல்லாம் லாரிகளில்தான் வருகின்றன. இன்னும் உணவுப்பண்டங்கள் எல்லாம் லாரிகளில் தான் வருகின்றன. ரெயில் குட்ஸ் மூலமாக அனுப்பினால் தாமதமாகிறது, பில்பேஜ் ஆகிவிடுகிறது என்று லாரிகள் மூலமாகத் தான் கொண்டு வருகிறார்கள். அவற்றின் விலை எல்லாம் மேலும் ஏறிவிடப் போகின்றன.

இன்னும் இந்தச் சட்டத்தைப் பாருங்கள். டைம் டு டைம் இவர்கள் ஒரு நோட்டிபிகேஷன் மூலமாக வரியை உயர்த்த அதிகாரம் இருக்கிறது.

'The Government may, by notification, from time to time, increase the rate of tax specified in the Schedule'

என்பதாக ஏதோ 2 ரூபாய் டாக்ஸ் போடுவது போல பெனல்டி மத்தியானம் கூட்டி வைத்துக்கொண்டு—காலையில் இருந்து வேலை செய்து மூலையே வேலை செய்யவில்லை (திரு. என். கணபதி: காப்பி சாப்பிட்டார்களா?) அதைக் கூட குடாகக் கொடுக்கவில்லை. விளக்கெண்ணை மாதிரி எங்கள் தலையில் கட்டுகிறார்கள்—இப்படி இந்த நேரத்திலே இதைக் கொண்டுவர வேண்டிய அவசியம் என்ன? பத்துப் பதினைந்து நாட்கள் கழித்து வரக் கூடாதா? வரி போடுவதிலே இவ்வளவு பேராசையா? இவ்வளவு பணம் வாங்குவதில் இவ்வளவு பேராசை கூடாது. இந்த அளவுக்கு வரி ஆசை பிடித்து, அவசரமாகப் போடுவது வரவேற்கத்தக்கது அல்ல.

இன்னும் பெனல்டி க்ளாசை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள்.

'Penalty not exceeding twice the amount of the quarterly tax and a fine extending to Rs. 50'

என்பதாக—ஒரு சட்டம். அதையும் அவசரம் அவசரமாக—இரண்டு மடங்கு என்கிறார்கள். டாக்சே ஆயிரம், இரண்டாயிரம்

1974 மார்ச் 22] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

போடப்படுகிறது. இதிலே பெனல்டி டபிள் என்றால் அவன் கதி என்ன ஆகும்?

அண்டை மாநிலங்களில் கூட இந்த அளவுக்கு லாரிகளுக்கு டாக்ஸ் கிடையாது. இப்படி வரி போடுவதனால் உங்கள் உள்ளக் கிடக்கையையே சந்தேகிக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் நீங்களே பெரிய பஸ் ஆப்பரேடர். ஐந்தாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் உங்களிடம் இருக்கின்றன. கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸ் என்று மத்திய சர்க்காருக்குப் போய்விடக் கூடாது என்று இந்த மாதிரியாக டாக்ஸ் போடுகிறீர்களோ என்னமோ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பெனல்டி கிளாஸைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே இந்தச் சட்டமன்றத்தில் அந்தத் திருத்தம் நிறைவேற்றப்பட்டு சட்டமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்திலே அது புதிதாக வரவில்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ஏற்கனவே இருந்தால், அதை எடுங்களேன். ஏற்கனவே இருந்தால், அதை மீண்டும் செய்ய வேண்டுமென்று இருக்கிறதா? ஏற்கனவே இருந்தால், சொல்லாமல் இருக்கலாம். நான் ஏற்கனவே தப்பு பண்ணினேன், இப்பொழுதும் பண்ணுவேன் என்றால்? ஏற்கனவே நாங்கள் முழிக்கவில்லை, இப்பொழுது முழித்துக் கொள்கிறேன், வேண்டாமென்று சொல்கிறேன் . . .

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: The point is that the amendment has once been approved by the Legislature. Therefore, that is not relevant for discussion now.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: One mistake does not justify the other mistake. What is wrong in saying it now?

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: I mean the present Legislature during its last session has voted on it, not any other Assembly before 1967.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Even then, you should have thought of it. Because you are in a big majority . . .

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி] [1974 மார்ச் 22]

நீங்கள் என்ன சொல்வது, நாங்கள் என்ன கேட்பது என்று நடந்து கொள்கிறீர்கள். நாங்கள் 4 பேர், 2 பேர் உட்கார்ந்திருக்கிறோம். நீங்கள் உங்களுடைய ரோட் ரோலர் மெஜாரிட்டியைக் கொண்டு . . .

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : நீங்கள் இப்பொழுது பேசுவதையெல்லாம், அப்பொழுதே பேசிவிட்டார்கள் ஆகவே, வேறு எதையாவது பேசலாம் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன். திருப்பித் திருப்பிச் சொன்னாலும் உங்களுடைய காதிலே விழவில்லை என்பதற்காகத்தான் அதைத் திருப்பித் திருப்பிச் சொல்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநா கி: You cannot go on repeating your mistake. There is a point of saturation for everything. People are not going to tolerate your taxation policies.

அதற்காகத்தான் சொல்கிறேன். திருப்பித் திருப்பிச் சொன்னால், அப்படியாவது ஏறுமா என்று பார்க்கிறோம். ஒரு டைம் இல்லாவிட்டால், ஒரு டைமிலாவது செவி சாய்க்குமா அரசு என்றுதான் சொல்கிறேன். எங்களை நீங்கள் ஸ்டாப் பண்ண முடியாது. என்றைக்கு எப்படிச் சொல்ல வேண்டுமோ அப்படித் தான் நாங்கள் சொல்வோம். செய்வதோ, விடுவதோ உங்களுடையது. அதை, ஏன் சொல்கிறாய் என்று கேட்கக் கூடாது.

இந்த மாதிரி குவார்ட்டர்லி டாக்ஸை ஜாஸ்தியாக்கி, 4,000 அரசாங்கப் பஸ்களுக்கு டாக்ஸேஷன் இல்லாமல் காட்டிவிட்டு, லாபத்தைக் குறைத்துக் காட்டினால் கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸிலே லாபம் வரும். 57 சதவிகிதம் சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட்டுக்குப் போகப் போகிறது. ஆகவே, அவர்களை ஏமாற்றுவதற்காக நாம் இங்கே வரியை ஏற்றினால், மற்ற 5,000 பேர் கஷ்டப்படுவார்களே, அதனாலே ஸ்டேட் கவர்ன்மென்ட்டுக்கு லாபம் வரும் என்றால் தாராளமாகச் செய்யுங்கள். தனி முதலாளிகள் தலையிலே, லாரி முதலாளிகள் தலையிலே பாரம் வைத்தால், தாங்காது, தாங்கிக் கொள்ளவும் முடியாது, அந்த அளவு நசுக்கியாயிற்று. ஆகவே, இந்த வரிக் கொள்கையிலே சற்று யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

1974 மார்ச் 22] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

வரவுசெலவுத் திட்டத்திலே ரொம்ப கிளவராக, 1973-74-லே ரூ. 27 கோடி எஸ்டிமேட்டிலும் வந்திருக்கிறது, ரிவைஸ்ட் பட்ஜெட்டிலும் வந்திருக்கிறது. ஆனால், நீங்கள் 1974-75-லே ரூ. 23 கோடி தான் காட்டியிருக்கிறீர்கள். இது எப்படி ரூ. 27 கோடியி லிருந்து, ரூ. 23 கோடியாகக் குறைகிறது என்று தெரியவில்லை. அப்பொழுதே சொன்னேன், கனம் முதலமைச்சரவர்கள் அதைப் பற்றி கவலையே படவில்லை. இப்பொழுது ரூ. 6 கோடி எதிர் பார்ப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். இங்கே ரூ. 12 கோடி பற்றாக் குறையும் பார்த்துவிட்டு அதற்கு மேலே சொற்பம் வரக்கூடிய அளவிலே கூடக் கொஞ்சம் வரப் போகிறது. எப்பொழுதும் செலவைக் குறைத்துக் காட்டுவார்கள். அந்தக் குறையும் இருக்கிறது. இதன் காரணமாகத்தான், விலைவாசி ஏற்றத்திற்குத் தான் வழி செய்யப் போகிறீர்கள். ஏற்கனவே, விலைவாசிப் படியிலே சிக்கித் தவிக்கின்ற மக்கள் எல்லையில்லாத் தொல்லைக்கு ஆளாகப் போகிறார்கள், அதுதான் இந்தச் சட்டத்தின் விளைவு என்று கூறி, இதை வன்மையாக நான் கண்டிக்கிறேன்.

THIRU M. A. LATHEEF: Mr. Chairman, I would like to make a few comments on the Bill that has been presented to us, for our consideration.

The Bill before us, the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Bill 1974, L.A. Bill No. 10 of 1974, is obviously, primarily intended to raise revenues for the State and to use the same for the purposes that are considered by the Government as of prime importance.

Now, as I see from the way in which the Bill has been drafted, it seems to be a compendium of different purposes and it attempts to accomplish social, financial, economic and legal aspirations of the Government as well as the community. I do not know how it is going to be sustained in a court of Law as an Act to raise the revenues of the State as has been defined in the Bill.

As we go through the Bill from section to section, we see that the Bill is intended to reach its logical point, namely to get as much money as possible from the private owners and fleet owners of buses and other transport. There should be some

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1974 மார்ச் 22]

limit for taxation. That is what I would like to submit. We do agree that the sources of abnormal profits should be taken over by the Government and if the Government feels that this bus transport is a source of abnormal profits, then I would suggest to the Government to nationalise the entire bus transport in the State instead of leaving some of the people who are not able to make both ends meet.

Therefore, if you want a comprehensive legislation as you have mentioned in the Objects and Reasons 'to rationalise and revise the tax structure', then as has been suggested by other hon. Members of this House, there should be allowed a thorough discussion upon the various aspects of the Bill that is before us.

I do agree with others that unless an opportunity is given to the hon. Members of this House to discuss the various aspects and implications of the various sections thereadbare and if this Bill is to be pushed through this fine evening without giving proper opportunity to Members, I think it will not meet the ends of justice.

I therefore request the Hon. Minister to give us some opportunity, because this Bill if passed, I do not know whether it will be sustained in a court of law. If this legislation is passed by this Legislature and later on struck down by the Judiciary, it will be telling upon the legislative competence and vigilance of the hon. Members of this House. Therefore an opportunity must be given to study whatever the legal implications, whatever the judicial pronouncement later on. If there is any adverse reaction by the judicial tribunal then the responsibility for that will not be shouldered by the members of this House, but the Government alone should bear the responsibility for such adverse comments by any judicial tribunal.

Unless and until an opportunity is given to the hon. Members to discuss these various aspects threadbare by sending this Bill to a Select Committee, at least for a short time, as has been pleaded by the members who have spoken before me, it will be very unfair.

1974 மார்ச் 22]

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

Now, Sir, I submit that the burden of taxation is such that the small fleet owners who are owning only 3 buses or 4 buses or 2 buses or even one bus, they are not able to run their buses efficiently, because they are always indebted to the Marwadies as they are not able to get sufficient returns from their transport business.

If you go on increasing the tax burden, then I think I would strongly plead with the Hon. Minister and the Government of Tamil Nadu to nationalise all the buses without giving any opportunity to private owners. Please nationalise at once. Please leave the small bus owners out of these difficulties that are being experienced by the small bus owners. That is my strong plea and imploration to the Hon. Minister.

Now, Sir, clause 3 about which reference was made by the Hon. Member, Dr. Hande and Thirumathi Anandanayaki, as has been pointed out by them, it contains a great amount of arbitrariness and a great amount of illegalities in seeking revenue from the people. When you seek revenue from the people, you should have necessarily the sanction of the Legislature. Then, having come before the Legislature for sanction, you cannot reserve the work of the Legislature to yourselves and assume the power to fix any amount as and when you feel it is necessary to do so.

That is not upheld and that is against the concept of natural justice and against the concept of constitutional law. Such an illegality cannot be upheld by the Legislature. You cannot ask this House to give that right without legislative action, even for good purpose. You want to raise revenue by means of a governmental notification as and when you feel necessary. This is going to be struck down when it is taken before the judicial tribunal and so this Bill may be withdrawn or may be referred to the Select Committee where it can be discussed in all its aspects.

Now under clause 3 you levy some tax. I would ask, whether the tax is upon the vehicle or upon the person who owns the vehicle. Upon when the tax liability is vested, whether it is upon the vehicle or upon the person? If you say that it is upon the person, then this Bill, as has been drafted, will not be

[திரு. எம். ஏ. லத்திப்]

[1974 மார்ச் 22]

valid. If you say that it is only upon the vehicle, even then the Bill is invalid. Therefore, you must properly differentiate between a person and a vehicle. If you say that it is a tax upon the vehicle, then you say that the person is not responsible for payment. When the vehicle will be plying on the road, it will be paying the tax and whenever it is sick or it is kept in the garage without any work, then you cannot tax it as such. And when you say that it is the person who owns it, then you cannot ask the successor of the vehicle to pay the tax. So, the legal implications should be properly viewed. Without giving proper thought to the legal implications, you cannot bring forward the Bill in a haphazard manner.

Now I come to the successor's liability and the recovery under the Revenue Recovery Act. If you say that the tax payable should be borne by the successor then it is definitely a tax upon the vehicle. If you say that when the vehicle is transferred by a transfer deed or by transfer by mutual agreement, then the tax is upon the vehicle. From this we understand that this tax is upon the vehicle, and the successor will not be liable. The person who owns and subsequently transfers it alone should be liable. So, you should recover the amount from the seller and not from the buyer.

Then I come to clause 3 which says—

'Subject to the provisions of sub-section (2), tax shall be levied on every motor vehicle kept or used in the State of Tamil Nadu at the rate specified for such vehicle in the Schedule ...'

Here the words 'kept or used' are used. Now what happens is that in many routes buses are plying under temporary permits issued by the District Collector. When the period of temporary permit is over, what would happen to the vehicle. It will be kept for some time in the garage till the owner gets another permit from the appropriate authority. During that period, what would happen? If you say that it is a tax upon the vehicle, then I would say that this is a great injustice and it cannot be held constitutionally. Suppose a small owner becomes insolvent and the vehicle is kept in the garage. Even then you will ask him to pay. Suppose I am one of the unfortunate small bus owners ...

1974 மார்ச் 22]

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Unfortunately the amendment which has already been passed by this very small Legislature has now been commented upon by the hon. Member Thiru Latheef. As far as the definition of the vehicle kept or used is concerned, the obligation upon the owner is to pay the tax. Suppose if the vehicle has not been used, it is for him to produce evidence and get refund and that is all.

THIRU M. A. LATHEEF : That is not in the Bill.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Whenever the vehicle is under repair and if the owner gives a certificate that it is in the workshop, can the tax be refunded? According to the earlier amendment passed by this House, even if the owner produces evidence, the amount is not refunded. So, the Hon. Minister is, misleading the House.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : I am not misleading the House. Hitherto the obligation of proof that the vehicle has not been on the road was vested on the Motor Vehicles Inspector. According to this Bill, it is for the owner to establish that he has not used the vehicle. The burden of proof now rests with the owner and that is all. Also clause 14 clearly states that if the vehicle is not used for more than one month, he can always get refund.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Suppose if a Motor Vehicles Inspector says that he has seen a lorry plying on the road on a certain date, in spite of the fact that it has not been used and evidence to that effect has been produced, the owner cannot convince the concerned authorities and he has to pay the tax.

THIRU M. A. LATHEEF : I have gone through the entire provision and I have spent considerable time over it and the legal implications therein. I am also quite conscious of clause 14 wherein some relief is understood to be given to the vehicles that are kept without use.

(உரை 6-00)

But what I submit is the question of differentiating between the vehicle and the person. In one place it gives the implication that it is a definite tax upon the vehicle and in another place when you say that the tax is to be apportioned by the successor

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1974 மார்ச் 22]

and then it will be recovered under the Revenue Recovey Act, the legal implication is that it is not upon the vehicle, but upon the person who owns the vehicle.

In order to give a clear picture as to whether this tax is upon the person or the vehicle, I submit with my little knowledge of law that this should be referred in the interests of proper legislation to a Select Committee so that it may be discussed fully.

After all, our purpose is to accomplish certain things. I am also with the move of the Government that the maximum advantage will go to the community, not to any individual by means of this legislation. Our purpose is to get the maximum advantage, the maximum social advantage and we do not want sources of abnormal profits to go unchecked and the difference between the Haves and Have-nots should be wiped out.

But at the same time, if you have the good intention of doing the maximum social advantage and march towards the goal of socialism, then I would submit, please do not bring in any legislation without giving proper consideration to the implications of the provisions of the Bill.

Another very serious point is this. In clause 15 (3) what has happened? Certain penal provisions are made, I am wondering. Social aspects have been embedded in the Bill; financial questions are embedded. The question of raising revenues from the Publics for the Treasury has been embedded. And there is the social aspect that this amount will be utilised for laying of rural roads. The amounts that are raised by means of surcharge will be utilised for the purposes of laying of certain rural roads. Social goal is one, and financial aspect is another and there is the legal aspect also.

All these are embedded in a single piece of law. What a great achievement and what a great achievement. What I submit is that there should be some limit in drafting a law. What has happened here? When a penal clause is incorporated, what is done here? In clause 15 (3), it says:

'Any person failing to stop a motor vehicle when required to do so by any of the officers specified in sub-section (2) or resisting

1974 மார்ச் 22]

[திரு. எம். ஏ. லத்திப்]

such officer shall be punishable with fine which may extend to fifty rupees'.

Who is to impose this Rs. 50? The courts are brought into the picture. What is this new technique? New techniques of crimes are now in existence. Mostly these vehicles are used for accomplishing many criminal acts.

Many crimes are committed by the use of vehicles. Recently we heard of the murder of 7 persons. The matter has gone to the Sessions Court. There vehicles have been used. Innocent persons are given poisonous injections. If anybody stopped such vehicles, all right, they are prepared to pay the fine of Rs. 50. They are ready even to Pay Rs. 500. The penalty should be rigorous and deterrent.

If a vehicle is not stopped for verification, for questioning or for examination, then the number of the vehicle is noted and the matter will be taken to the court. Any regular criminal or anti-social element is always ready to pay the fine.

Therefore, I submit if this legislation is to be comprehensive, if it should accomplish the purposes we have in view, then opportunity should be given to the hon. Members of this House to discuss threadbare in detail all these legal abnormalities, sub-normalities and extra-ordinarinesses that have been embedded in this Bill and they should all be weeded out and the Bill made into an ideal Bill, legally sustainable, constitutionally sustainable. Otherwise if this legislation is to be examined and reviewed by legal experts later on and if they pass any adverse comments upon the wisdom and upon the legal acumen of the members of this House, then I submit Sir, we are not responsible, and we cannot accept responsibility for such adverse comments and it will be for the Government to accept full responsibility.

Therefore, I strongly plead with the Government that this Bill be referred to a Select Committee.

I am also for nationalisation; there should not be any misunderstanding and therefore I submit I am for nationalisation and I say and plead with you, please do not leave the small bus owner to all these difficulties, but immediately nationalise all the bus transport or allow them to run their business in an efficient and workable way.

[திரு. எம். ஏ. லத்திப்]

[1974 மார்ச் 22]

My only request to the Government is this. Sir, with these observations, I conclude my speech.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, I oppose this Bill with all the emphasis at my command. So far as this Bill is concerned, it is a hurried piece of legislation and this Bill is being hustled through and it should not be on the legislative anvil. I do not understand why this much of urgency is shown in passing this Bill.

Sir, the Hon. Minister who has introduced this Bill raised a technical objection to the effect that the clauses contained in this Bill had been considered by this Legislature and so much so there is legal impediment or constitutional bar in discussing the matters which have been already passed in the earlier Bill. Suffice it for me to say that the legal knowledge and acumen that is possessed by the hon. Members of this House requires that the whole matter will have to be discussed afresh and legal formalities followed.

Sir, the Bill is meant to consolidate and amend the laws relating to taxation of motor vehicles in the State. So it is a Bill for consolidation as well as for amendment. So the whole matter is open. We cannot now say that because you have earlier voted upon and this Legislature has passed the provisions of this law. Therefore, there is a legal flaw to further consideration afresh. I would not agree with the Hon. Minister and according to me it is a plausible argument unsustainable and that has to be rejected.

[Mr. Speaker in the Chair]

The next point is rationalisation of tax structure aimed by the Bill. So far as the existing law, two in number, is concerned, they are sought to be repealed by clause 27. That clause repeals the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act of 1931 and the Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act of 1952.

These are the two Acts which have now been sought to be repealed and the provisions contained in the previous enactments are sought to be included in this single piece of legislation. It may be argued that for legal convenience and for easy reference, a single law would be more advantageous.

1974 மார்ச் 22] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

I would once again say that this is an unconscionable Bill and the amount that is sought to be raised according to the budget estimate is Rs. 6½ crores. That is a modest estimate and an under-estimate.

I would say that the proceeds would be even Rs. 10 crores because the tax is so high and the motor vehicles industry would die a natural death. Perhaps the Ministers or the present Government want to kill the goose that lays the golden egg. It may be argued that we are all lawyers and that we are supporting the bus operators but that argument is a timsy argument. We may also be accused as right reactionaries and that is no argument. You must consider it dispassionately and in the interest of the country. Will it be advantageous? Of course, this may be one of the methods of taxation and the Government need more money and for this, this is said to be a fertile source. But I would say that the tax is too heavy that the industry would die a natural death and that is the point which I would emphasise again.

Another point is that because of this legislation, there would be a boosting of prices because the freight charges would increase. Passenger fares may also increase. In view of the inflationary budgets presented by both the Central and State Governments, are we justified in imposing further taxation, is the point which we will have to consider.

Another point is with regard to clause 3 which deals with the levy of tax. In this connection, I would refer to sub-clause (2) of the clause, the proviso and Clause 25 (d). So far as these provisions are concerned, there is excessive delegation of the legislative powers and excessive delegation will be struck down by the court. So, I think, if the Bill goes to the Select Committee, we can consider all the aspects and remove the legal flaw.

Then I come to clause 10 of the Bill which deals with the levy of additional surcharge on tax on certain motor vehicles. We can more or less understand why this has been introduced. Probably certain fleet owners may be tortured or done to death and that is one of the modus operandi that has been adopted here.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1974 மார்ச் 22]

Sir, during the Governor's Address, I had occasion to say that certain operators had been discriminated upon in the Tiruchirappalli route. There are certain nationalised routes but there are other routes where the private parties are also plying buses. But in such of those routes, the Government vehicles also are plying in season and out of season and they may say that they have got the time schedule.

But why should differentiation be made in the case of persons having certain political leanings?

'There shall be constituted for the State of Tamil Nadu a plated in clause 11 which says—

'There shall be constituted for the State of Tamil Nadu a fund called the Tamil Nadu Rural Road Development Fund to which the proceeds of the surcharge collected under sub-section (1) of section 9 shall be credited.....

(iii) any township constituted under any law for the time being in force.'

I would say that sub-item (iii) may be deleted from the Bill. Some of the townships like Courtallam and Cape Camorin are very small and can you call them big towns like Madras and Madurai and can you compare them to the municipal towns? So, they should not come within the purview of the Bill so far as the allotment or devolution of funds are concerned. This aspect of the matter which the Hon. Minister for Transport may well consider.

As regards the clause dealing with the payment of penalty, it is unconscionable, excessive and penal.

Then the procedure under the Revenue Recovery Act is contemplated in clause 17. This would cause hardship to the small operators as well as fleet owners. Such a stringent provision should not be there, and so far as the recovery under the Revenue Recovery Act is concerned, it should be seasoned by mercy and it should not be cruel and we shall not have the pound of flesh according to the law.

1974 மார்ச் 22] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

Then I come to clause 18 which deals with the utilisation of the proceeds of the tax. In this clause it is stated—

'After deducting the expenses of collecting the tax..... apportionment shall be in accordance with such rules as may be made in this behalf.'

Will it be proper to delegate it under the rule-making powers? This is also an excessive delegation of power and it should be provided in the Bill itself. That will have to be made clear in the Bill. If that is not made clear that itself would be valid ground for this piece of legislation being struck down by the High Court or other Courts.

Now, Sir, another exemption has been given—'Saving as to vehicles used for agricultural purposes'—Under this provision, there is an explanation—a funny explanation and it says 'A motor vehicle used for transporting agricultural produce of persons other than the owner cultivator shall not, for the purpose of this section, be deemed to be used solely for the purposes of agriculture'. Supposing, a land-lord owns a vehicle and for some time if he puts it to some other use, the ambit of the law is large enough to take away from exemption that has been granted under this clause. So much so, I think there should be re-thinking and re-drafting so far as this section is concerned.

Sir, I would be failing in my duty, if I do not point out that this hasty piece of legislation should not be hustled through; this requires careful consideration and deep examination by a Select Committee composed of members of this House and also members of the Upper House; it may call for the views of the Bar Associations and persons who have been really affected by this legislation and I think there is no urgent necessity that this Bill should be passed now. This can be extended by a notification.

Even for fiscal matters, this House has extended Acts with retrospective effect and I think an announcement has already been given. Therefore, there need not be any hurry with this legislation that it should be passed before 1st April. I think, Sir, the whole matter will have to be examined and studied carefully and I may even confess that we do not have sufficient time to go through the entire provisions of this Bill.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

[1974 மார்ச் 22]

We had no time to digest all the implications of the various provisions with the little knowledge that we have. I confess before this House that sufficient attention has not been bestowed on this piece of legislation. So, I would once again urge and repeat through the Chair that this House may refer this piece of legislation to a Select Committee. I think this will be accepted and I can say without fear of contradiction that there are legal flaws and all this will have to be examined thoroughly and at great length.

With these words, I once again oppose this Bill with all the emphasis at my command and I would even now say that this Bill will not have the desired effect, for this will have very bad repercussions on the finances of this State.

With these words I conclude, Sir.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்டமுன் வடிவில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கலந்து கொண்டு நல்ல பல கருத்துக்களை யெல்லாம் வழங்கி யுள்ளார்கள்.

இதன் பின்னணியை நான் தெரிவிப்பது என் கடமை என்று கருதுகிறேன். மோட்டார் வாகனங்களைப் பொறுத்த வரையில் தமிழகத்தில் நடைமுறையில் இரண்டு சட்டங்கள் இரண்டு நிலையில் வரி விதிக்கக்கூடிய நிலையில் இருக்கின்றன. ஒன்று, தமிழ்நாடு மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் ஆக்ட், 1931, இன்னொன்று, தமிழ்நாடு மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் (டாக்ஸேஷன் ஆப் பாஸன்சேர்ஸ் அண்ட் குட்ஸ்) ஆக்ட், 1952.

இந்த இரண்டு நிலைகளில் வரிகள் விதித்தாலும் கூட வாகனங் களுடைய உரிமையாளர்கள் ஒரே நேரத்தில்தான் இந்த வரிகளைக் கட்டுகிறார்கள். ஆகவே நடைமுறையில் இதில் ஒரு பெரிய மாற்றம் ஏற்படுவதில்லை. நாம் மோட்டார் வாகனங்கள் என்று பார்க்கிற போது அவற்றிற்கு ஒரே சட்ட முறையை, ஒரே வரி அமைப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான் இந்த மசோதாவின் முதல் நோக்கம், முக்கிய நோக்கமும் கூட.

இரண்டாவதாக, போக்குவரத்துத் துறை என்று பார்க்கிற போது போக்குவரத்துத் துறை பொருளாதார வளர்ச்சியில் ஒரு

1974 மார்ச் 22] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

முக்கியமான கருவி. உற்பத்தியானாலும் சரி அல்லது விநியோகமானாலும் சரி எந்த அடிப்படையில் பார்த்தாலும் ஒரு முக்கியமான கருவியாகப் போக்குவரத்துத் துறை இயங்கி வருகிறது. இந்திய துணைக் கண்டத்தை எடுத்துப் பார்க்கிற போது சென்னையைச் சுற்றியுள்ள நான்கு மாநிலங்கள் ஒரு பொருளாதார அமைப்பாகவும், அதுபோல் பம்பாயைச் சுற்றியுள்ள மாநிலங்கள் ஒரு பொருளாதார அமைப்பாகவும், டெல்லியைச் சுற்றியுள்ள பஞ்சாப், ஹரியானா போன்ற மாநிலங்கள் ஒரு பொருளாதார அமைப்பாகவும், கல்கத்தாவைச் சுற்றியுள்ள மேற்கு வங்காளம், அஸ்ஸாம், ஒரிஸா போன்ற மாநிலங்கள் ஒரு பொருளாதார அமைப்பாகவும் இயங்கி வருகின்றன.

உற்பத்தி செய்த பொருள்களைக் கொண்டு வரவும், கொண்டு வருகிற பொருள்களை விநியோகம் செய்யவும், தொழில் அபிவிருத்திக்கு உதவவும், வாணிபத்தைப் பரப்பவும் இப்படி பிராந்திய அளவில் பொருளாதார இயக்கங்கள் நடைபெறுகின்றன. இந்தப் பொருளாதார இயக்கங்களை அடிப்படையாக வைத்து அதற்கேற்ற வகையில் சுமுகமாகவும், அதேநேரத்தில் நல்லமுறையில் போக்குவரத்து இயங்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலும் தென்னகத்தைச் சேர்ந்த தமிழ்நாடு, கேரளம், ஆந்திரம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்களைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் கூட்டம் 1972 டிசம்பர் மாதம் கோவையில் நடைபெற்றது. அந்தக் கூட்டத்தை தமிழ்நாடு சார்பில்தான் ஏற்பாடு செய்தோம்.

இந்த நான்கு மாநிலங்களும் சென்னையைச் சுற்றி, இன்னும் சொல்லப்போனால் சென்னையை அடிப்படையாக வைத்து பொருளாதார ரீதியில் இயங்கக் கூடிய மாநிலங்களாக இருக்கிற காரணத்தால் இந்த நான்கு மாநிலங்களுக்கு இடையே உள்ள போக்குவரத்து முறைகள், போக்குவரத்துச் சட்டங்கள், சாலை விதிகள் இவைகள் எல்லாம் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு ஒன்றாக ஒருங்கே அமைக்கப்பட வேண்டுமோ அந்த அடிப்படையில் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று அந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மகாநாட்டில் முடிவு எடுக்கப்பட்டது.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 22]

இப்போது நாம் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதேபோல் ஏற்கனவே ஆந்திர மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1963-ம் ஆண்டிலேயே இத்தகைய ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து விட்டார்கள். காம்ப்ரஹென்ஸீவ் லெஜிஸ்லேஷன் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு என்று சொல்லும்போது அவைகளுக்கு எவ்வளவு வரி விதிக்க வேண்டும், எந்த அடிப்படையில் விதிக்க வேண்டும், எந்தச் சட்டம் இயங்க வேண்டும் என்று ஏற்கனவே ஆந்திர மாநிலத்தில் கொண்டு வந்துவிட்டார்கள்.

தமிழ்நாட்டில் நாமும் அத்தகைய ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வருவதற்கு அந்த மாநாட்டில் ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறோம். கோளமும் அதேபோல் கர்நாடகமும் இதே வகையில் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவர அவர்களும் முயற்சி செய்து வருகிறார்கள். தென்னக மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்தச் சட்டமுன்வடிவை கருத்தில் கொண்டு இந்திய துணைக்கண்டம் முழுவதும் இந்த மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் ஆக்ட், மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் (டி.பி.ஐ.) ஆக்ட் இரண்டையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து ஒரே சட்டமாக எல்லா மாநிலங்களிலும் கொண்டு வர வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அகில இந்திய ரீதியில் இப்போது போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தப்பட்ட சட்ட நிபுணர்கள் கமிட்டி பரிந்துரை செய்திருக்கிறது.

ஆகவே இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவருவதன் மூலம், மோட்டார் வாகனங்களை எடுத்துக் கொள்கிறபோது பல சட்டங்களைத் தேடிக் கொண்டு அலைவதை விட ஒரே சட்டப் புத்தகத்தில் அவையெல்லாம் அடங்க வேண்டும் என்றிருக்கக்கூடிய நல்ல வாய்ப்பினை இச்சட்டம் தேடித் தருகிறது. இந்தச் சட்டத்தின் சில முக்கியமான கருத்துக்களை நான் சொல்ல வேண்டியவனாக இருக்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். இங்கு போடப்பட்டிருக்கிற வரிகளைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். அந்தத் தொழிலே நசுங்கிப்போய்விடும், அந்தத் தொழிலே வளராத, அந்தத் தொழிலுக்கு ஒரு பேரிடி என்றளவில் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள்.

1974 மார்ச் 22] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இந்த வரி விதிப்பினை திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் வரவேற்பார்கள் என்று எதிர்பார்த்தேன். ஏனெனில் போக்கு வரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பேசுகிறபோது நாலாயிரம் பஸ்களை நடத்தினால் இருபது அல்லது முப்பது கோடி ரூபாய் லாபம் வர வேண்டுமே, தனியாரிடத்தில் விட்டுப் பாருங்கள் கட்டாயம் அவ்வளவு லாபம் வரும் என்று சொன்னார்கள். ஐயாயிரம் பஸ்களை தனியார் நடத்துகிறார்கள் ஆகையால் எவ்வளவு கோடி ரூபாய் லாபம் வரும் என்று பார்த்து அதற்குப் பிறகு இத்தகைய ஒரு வரி விதிப்பு வந்திருக்கிறபோது உண்மையிலே இந்தச் சட்டத்தை அவர்கள் நிச்சயமாக வரவேற்பார்கள் என்று நம்பினேன். ஆனால் அந்த நம்பிக்கை பலன் அளிக்கவில்லை.

இன்னொரு கருத்தையும் சொன்னார்கள். அவர்களே ஒப்புக் கொண்டதற்காக அவர்களுக்கு நான் நன்றி செலுத்தக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். தனிப்பட்டவர்கள் இந்த பஸ்களை நடத்துவதில் கஷ்டங்கள் அடைகிறார்கள். ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனுப்பாமல் மாநில அரசே பெற்றுக்கொள்வதற்காக இந்த வரிகள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள்.

(மாலை 6.30)

முதலாவதாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தனியார் துறையை விட நன்றாக நடக்கின்றன என்பதை இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக அவர்கள் ஒப்புக் கொண்டிருப்பதற்கு நான் அவர்களுக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மத்திய சர்க்காருக்கு நாம் வருமான வரி கிட்டவேண்டுமென்றால் கட்டிவிடலாம். கார்ப்பரேட் டாக்ஸ் கூட கட்டிவிடலாம். அதனால் கட்டிய வரி போய்விடாது. மத்திய சர்க்கார் அந்தப் பணத்தை வைத்துக் கொண்டு இருப்பதா என்று பார்த்தால், நிச்சயமாக அந்தப் பணத்தை அவர்களுக்கு அனுப்புவது பொருத்தமாக இருக்காது என்ற கருத்தை நான் சொல்கிறேன்.

இந்த முதலுக்கு இவ்வளவு தான் லாபம் வருமா என்று கேட்டார்கள். நான் இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னால் மத்திய சர்க்கார் 5,888 கோடிக்கு தொழில் நடத்துகிறார்கள். பப்ளிக்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 22]

செக்டார் அன்டர்டேகிங்ஸ். நல்லவேளை இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னால் 'எகனமிக் டைம்ஸ்' என்ற பத்திரிகையில் மத்திய சர்க்கார் எப்படியெல்லாம் தொழில் நடத்துகிறது என்பதைப் பற்றி விளக்கமாகக் கொடுத்திருப்பதைப் பார்த்தேன். அதிலே அவர்களுக்கு 1972-73-ல் எத்தனை சதவிகிதம் லாபம் கிடைத்து இருக்கிறது என்று பார்த்தால் 2.7 சதவிகிதம் தான் வந்திருக்கிறது. 100-க்கு 2.7 சதவிகிதம் எங்கேயாவது வட்டிக்கு விட்டிருந்தாலும் 10 சதவிகிதம் நிச்சயமாக வந்திருக்கும்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, are we to commit the very same mistake that has been committed by the Central Government or are we to mend our affairs?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஆக, 5,888.5 கோடி ரூபாய்க்கு 24.17 கோடி தான் நெட் பிராபிட், அதிலிருந்து அவர்களுக்கு ரிடர்ன் கிடைத்து இருக்கிறது என்று ரெவ்யூ இருக்கிறது. ஆனால் நான் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றிச் சொல்கிறபோது, 45 லட்ச ரூபாய் முதல் போட்டு, அதே ஆண்டில் 45 லட்சம் கிடைத்திருக்கிறது என்று சொன்னேன். நமக்கு 100-க்கு 100 லாபம் கிடைத்து இருக்கிறது. மத்திய சர்க்காருக்கு 2.7 சதவிகிதம் தான் கிடைத்து இருக்கிறது. ஆகவே, வரிப் பணம் போக வேண்டிய இடம், மத்திய சர்க்காருக்கா, மாநில சர்க்காருக்கா என்பதை இந்த மன்றம் தீர்மானிக்க வேண்டிய விஷயம் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன்.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: அமைச்சர் அவர்கள் ஒட்டு மொத்தமாக சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட் நிர்வாகத்தில் இருப்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். மாநில சர்க்காரின் தொழில்களில் மொத்த முதலீடு என்ன. அதிலிருந்து வருவாய் என்ன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, நான் அதைத்தான் அந்தத் துறையைப் பற்றித்தான் சொன்னேன். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றியும் சொன்னேன். ஆனால், நிச்சயமாகச் சொல்கிறேன், இவ்வளவு மோசமாக இருக்காது. அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மாட்டிக்கொள்ள வேண்டாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1974 மார்ச் 22] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இருந்தாலும் இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் வரி விதிப்பு என்கிற அமைப்பு பஸ்களுக்கே தவிர லாரிகளுக்கு அல்ல. லாரிகளுக்கும் மற்ற வாகனங்களுக்கும் 'கூட்ஸ் டிரேட் ரேட்' அதனால் பொருள்களின் விலை அதிகமாக ஆகிவிடும் என்று சொன்னார்கள்.

வரிவிதிப்பைப் பொறுத்தவரையில் 'கூட்ஸ்' வாகனங்களைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே 19 கிளாசிபிகேஷன்கள் இருந்தன. அந்த 19 கிளாசிபிகேஷன்களை ஏற்கனவே இருக்கின்ற வண்டிகளின் எடைக்கு ஏற்ப அமையவில்லை என்ற காரணத்தாலே, அந்த 19-ஐ 7-ஆக மாற்றி இருக்கிறோம். அப்போதே நாம் லாரிகளுக்கு வரிபோட்டு விட்டோம் என்று சொல்வது சரியாக அமையாது. 1,800 ரூபாய்க்கு அதிகமாக வரி விதித்ததாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே முன்பு 15 டன்னுக்கு மேலாக இருக்குமானால், Rs. 1,050 plus Rs. 25 for every 250 kgs. or part thereof. என்று இருக்கிறது. ஆகையால் சாமான்களைப் பொறுத்தவரையில் எந்த விதமான வரி உயர்வும் இல்லை. ஆகவே, விலைவாசி உயர்வு என்கிற நிலை நிச்சயமாக இதிலே அமையவில்லை.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பேருந்துகளைப் பற்றி நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப்போல் வரி விதிக்கும் கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில், தென் மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரையில் நாம் ஒரு நிலைக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று தென் மாநிலங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் எடுத்த அந்த முடிவிற்கு ஏற்ப எந்த அளவுக்கு முடியுமோ அந்த அளவுக்குச் செயல்படுத்துகிறோம். ஆந்திராவில் ஒரு சீட்டிற்கு ரூ. 110 என்று இருக்கிறது.

ஆனால், கட்டணம் 4 பைசா ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு என்று அனுமதித்து இருக்கிறார்கள். கருநாடகத்தில் ஒரு சீட்டிற்கு 67½ ரூ. வரி விதித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் தாராளமாக 5 பைசா டிசம்பர் 1971-ல் இருந்து அனுமதித்து இருக்கிறார்கள். கோளத்தில் 75 ரூ. ஒரு சீட்டிற்கு, அவர்கள் அனுமதித்து இருப்பது 3.3 பைசா. ஆனால் அண்மையில் கோளத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வந்தார்கள். அவர்களோடு நான்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 22]

பேசிக்கொண்டிருந்தபோது, அவர்களும் ஒரு கணிசமான அளவுக்கு உயர்த்தப் போவதாகத் தகவல் தந்தார்கள். தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் நாம் இன்றையதினம் போட்டு இருக்கும் வரி 132 ரூ. ஆனால் கட்டணம் 3 பைசா என்கிற அளவிலே தான் இருக்கிறது. பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், தென் மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரையிலும் வரி விதிக்கும் முறை ஒழுங்குபடுத்தப்பட்டு, கட்டண விகிதமும் ஒருமுகப்படுத்தப் பட்டு இருக்கவேண்டுமென்ற கொள்கை நிலை இருக்கிறது.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கனவே தெரிவித்ததைப் போல இந்தக் கட்டணங்களை ஓரளவு உயர்த்துவதன் மூலமாகத் தான் இந்த நிலை சரிகட்ட முடியும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆகையால் இந்தச் சட்டத்தில் கூடுதலான வரி விதிப்பு இருக்கிறது என்று நாம் கருதத் தேவையில்லை. ஓரளவிற்குச் சீரமைப்புதான் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால், இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்பதில் யாருக்கும் எந்தக் கருத்து வேற்றுமையும் இருக்க நியாயம் இல்லை என்று நான் எடுத்துத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தச் சட்டத்தில் கிளாஸ் 3 பற்றிச் சொன்னார்கள். இதிலே ஒரு வரி விகிதத்தைப் போட்டு விட்டு 50 சதவிகிதம் வரை அரசாங்கம் உத்தரவு மூலம் வரியை உயர்த்த ஆர்பிட்டரியாக பவர் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். வரி விகிதத்தைப் பொறுத்தவரையில் நான் தெரிவிக்க விரும்புவது எவ்வளவு வரி விதிக்கப் போகிறோம் என்ற வரையறையை நாம் சட்டமன்றத்திற்குத் தெரிவித்து இருக்கிறோம். ஏற்கனவே உள்ள ஷெட்யூலில் என்ன வரி விதிப்பு என்று தெரிவித்து இருக்கிறோமோ அதற்கு மேலே எவ்வளவு மேக்சிமம் 50 சதவிகிதம் விதிக்கலாம் என்ற கருத்தையும் இந்த சட்டமன்றத்திற்கு இந்தச் சட்டத்திலே தெளிவாக ஆக்கி யிருக்கிறோம். It is new made definite. ஆகவே, சட்டமன்றத்திற்குத் தெரியாமல், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பு அளிக்காமல் அந்த அதிகாரத்தை அரசாங்கம் ஏதோ கையகப்

1974 மார்ச் 22] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

படுத்திக்கொள்வதாகக் கருதுவது நிச்சயமாகச் சரியல்ல என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு லத்தீப் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். நாம் வரி போடுவது வாகனத்திற்கா அல்லது வாகன உரிமையாளருக்கா என்ற சட்ட நுணுக்கத்தைச் சொன்னார்கள். ஒருவேளை அந்தச் சட்ட நுணுக்கம் நீதி மன்றங்களுக்கு வேண்டுமானால் பயன்படுமோ என்னவோ எனக்குத் தெரியாது. ஏனெனில் நான் சட்ட நிபுணன் அல்ல. என்னைப் பொறுத்த வரையில் வரி போடுவது வாகனத்திற்குத்தான் என்றாலும் கட்ட வேண்டியவர் வாகன உரிமையாளர் தான் என்பதை என்னுடைய பதிலாக எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: வரி போடுவது வாகனத்திற்கு என்றாலும், வாகனமே வந்து வரி கட்டாது என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். வாகன உரிமையாளர் தான் அதைக் கட்டவேண்டும். இங்கே இருக்கும் பிரச்சனை ஒரு வாகனம் ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு கை மாறுமானால், கை மாறிய வாகனத்திற்குக் கட்டவேண்டிய வரியை வாங்கியவர் கட்ட வேண்டுமென்று சில விதி இருக்கிறது. அது சட்டப்படி சில சிக்கல்களை உண்டாக்கும்.

‘லெவி ஆப் டாக்ஸ்’ கிளாஸ் 3 (2)-ஐ பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே சட்டமன்றத்திற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே எந்தவிதமான சிக்கலும் இல்லை. நாம் சட்டமன்றத்தில் தெரிவித்து இருப்பது, அது தனிப்பட்ட அறிக்கையாக இருக்க வேண்டும். எதிர்காலத்தில் அது எங்களுக்குத் தெரியாது என்று சொல்லவில்லை. அது ஒரு விவாதத்திற்கு அல்லது நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லுமானால் இந்தச் சட்டத்தின் வரையறை வைத்து அவர்கள் முடிவு செய்வார்களே தவிர இந்தச் சட்டமன்றத்தில் என்னென்ன கொடுக்கப்பட்டது என்று அவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க மாட்டார்கள். நடைமுறையில் பல சிக்கல்களை உண்டாக்கும்.

ஆகவே தான் சில சட்டக் குறைகள் இருக்கின்றன. அந்தக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்து இந்தச் சட்டத்தை இந்த மன்றம் எடுத்துக் கொண்டால் நல்லதாக இருக்கும், இந்த மன்றத்திற்கு

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

[1974 மார்ச் 22]

கௌரவத்தையும் அளிக்கும் என்பதால் தான் இதைச் செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று சொன்னேன். அதற்குப் பிறகு இதை நிறைவேற்றினால் அதை நாம் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம். வரிபோடுவதை நான் எதிர்க்கவில்லை. ஆனால் போடுகிற முறையில் போடவேண்டுமென்று தான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எழுப்பப்பட்ட பிரச்சனையைப் பற்றி மட்டும் தான் பேசவேண்டும்.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I want a clarification. Clause 7 of the Bill would create a confusion. Whom you are going to tax, the owner or the person who is in possession of the vehicle? The owner has to pay the tax. But it is stated in the Bill that if the ownership of the motor vehicle has been transferred, the person to whom the ownership of the vehicle has been transferred or the person who is in possession or control of such vehicle, shall be liable to pay the tax. This will create a lot of confusion. The Hon. Minister should clarify the position. From whom is the tax to be collected, has to be made clear.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : That is all the more reasons for clause 7.

க்ளாஸ் 7 பொறுத்தவரையில், தில பேர் வரி கட்டுவதில்லை. வண்டியின் சொந்தக்காரர்கள் வரியை வசூலிக்கப்போகும்பொழுது வண்டியை ஏற்கனவே விற்றுவிட்டதாகச் சொல்லி விடுகிறார்கள். ஆகையினால் அப்படிப்பட்ட வண்டிகளை யாராவது வாங்கினால் அவர்கள் அந்த வரியைக் கட்டவேண்டும் என்று வரி விதிப்பு கொள்கையின்படி ஒழுங்காக எல்லோரும் வரி செலுத்த வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இந்தப் பிரிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. எல்லோரும் ஒழுங்காக வரி செலுத்தினிட்டால் நிச்சயம் எந்த விதமான கஷ்டமும் யாருக்கும் ஏற்படாது. மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் . . .

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : இதற்கு டிரான்ஸ்பர் ஆப் ப்ராபர்டி ஆக்டில் ப்ரொவிஷன் இருக்கிறது. மூவபிள் பிராபர்டி, இம்மூவபிள் பிராபர்டியை டிரான்ஸ்பர் செய்யும்பொழுது எந்த முறையில் செய்யப்பட வேண்டும் என்பதற்கு ப்ரொவிஷன் இருக்கிறது. நீங்கள் வேண்டுமானால் ஒரு புதிய சட்டம் கொண்டு வாருங்கள்.

1974 மார்ச் 22] [திரு. எம். ஏ. லத்தீப்]

பஸ் மூவபிள் ப்ராபர்டி ஆக இருக்கிறது. அதன் விலை ரூ. 50,000 ஆகவே அந்த பிராபர்டி டிரான்ஸ்பர் ஆப் ரிஜிஸ்டர் மூலம் தான் செய்யப்பட வேண்டும், அப்படி ரிஜிஸ்டர் செய்யும்பொழுது டாக்ஸ் பே பண்ணவேண்டும் என்று அம்மாதிரியாக ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தால் அந்தச் சட்டம் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்கதாக இருக்கும், மிக உறுதியாக இருக்கும். இம்மாதிரியாக ஒரு நிறைவேற்ற முடியாத சட்டத்தை ஏன் கொண்டுவர வேண்டும்? நடைமுறையில் சிக்கல்கள் ஏற்படக்கூடிய ஒரு சட்டத்தை ஏன் கொண்டுவரவேண்டும். நீங்கள் போடுகிற வரியைப் பற்றி நான் குறை கூறவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொன்றுக்கும் ஒரு சட்டமாகக் கொண்டு வராமல் ஒரே சட்டமாக இருக்கட்டும் என்று தான் இப்பொழுது இதைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். ஆகையினால் அந்தக் கருத்தின் அடிப்படையில் கிளாஸ் 7 கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

கிளாஸ் 10-ஐப் பொறுத்தவரையில் ஃப்ளீட் ஆபரேடர் என்கின்ற அந்தப் பாகுபாடு இருக்கும் என்று மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் முன்பே குறிப்பிட்டார்கள். கிளாஸ் 10-ஐப் பொறுத்த வரையில் அதை நீக்குவது என்று அரசாங்கம் ஏற்கனவே திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறது.

அதோடுமட்டுமல்லாமல் இந்தச் சட்டத்திலே மிக முக்கியமானது ஒன்று. இதுவரையில் பேருந்துகள் எவ்வளவு தூரம் ஓடுகின்றன என்பதைப் பார்த்து வரி விதித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்பொழுது நிறைய அளவுக்குப் பேருந்துகள் பயன்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் தூரத்தைப் பொறுத்து போடப்பட்ட வரி ரத்து செய்யப்பட்டிருக்கிறது. சில பேருந்துகள் நகரங்களில் ஓடுவதற்கும், கிராமங்களில் ஓடுவதற்கும், நீண்ட தொலைவு பேருந்துகள் ஓடுவதற்கும் ஆகின்ற வசூல் நிச்சயம் வித்தியாசப் படுகிறது. அதைக் கருத்தில் கொண்டு எந்த அளவுக்கு ஒரு பேருந்து வருமானத்தைக் கொடுக்கிறதோ அந்த வகையில் இந்தச் சீர்திருத்தம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது—இதைப்போல பல நல்ல அம்சங்களை யெல்லாம் நடைமுறைப்படுத்துகிற வகையில் சிறந்த நல்ல அமைப்பாக இந்தச் சட்டமானது வர இருக்கிற

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1974 மார்ச் 22]

காரணத்தினால் இதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் மனமுவந்து ஏற்று நிறைவேற்றித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

“தமிழ்நாடு, 1974-ம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/74) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

பிரிவுகள் 2 முதல் 9 வரை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 10

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பிரிவு 10-ஐ நீக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

பேரவையின் 76 (2) விதியின்படி ஒரு பிரிவை நீக்குவதற்கான திருத்தம் கொடுக்க முடியாது. அந்தப் பிரிவை எதிர்த்து வாக்களிப்பதன் மூலம் தான் நீக்க முடியும். எனவே, அதன்படி செய்யலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

“பிரிவு 10 இந்த சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பட வேண்டும்.”

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வி யுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மற்ற பிரிவுகளின் எண்களை மாற்றக் கோரி கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை முன்மொழியலாம்.

1974 மார்ச் 22]

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, since clause 10 has been rejected by the House, I move—

‘That clauses 11 to 27 be re-numbered as clauses 10 to 26 respectively’,

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, பிரிவுகள் 11 முதல் 27 வரை பிரிவுகள் 10 முதல் 26 என்று திருத்தப்பட்டன.

பிரிவுகள் 10 முதல் 22 வரையில் (திருத்தப்பட்ட எண்கள்படி) பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 23 (திருத்தப்பட்ட எண்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

“பிரிவு 23 (திருத்தப்பட்ட எண்) இந்த சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்படவேண்டும்.”

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, I move—

‘In clause 23 (re-numbered), in sub-clause (1)—

(a) in item (i), for ‘15’, read ‘14’;

(b) in item (iii), for ‘16’, read ‘15’;

(c) in item (b), for ‘16’, read ‘15’.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவு 23 (திருத்தப்பட்ட எண்) திருத்தப்பட்டபடி பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவு 24 (திருத்தப்பட்ட எண்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

“பிரிவு 24 (திருத்தப்பட்ட எண்) இந்தச் சட்ட முன்வடிவின் உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பட வேண்டும்.”

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, I move—

‘In clause 24 (re-numbered), in sub-clause (2), in item (d), for ‘16’, read ‘15’.

[1974 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவு 24 (திருத்தப்பட்ட எண்) திருத்தப்பட்டபடி பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

திரு. செ. கந்தப்பன் : இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்து அல்ல. எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர்கள் கூட இங்கே பேசுகிறபொழுது இது ஒரு முக்கியமான சட்டம், இதைப் பொறுக்குக் குழுவிற்கு அனுப்ப வேண்டும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். இது ஒரு முக்கியமான சட்டம். மிக முக்கியமான கட்சிகள் என்று கருதப் படுகின்ற மூன்று எதிர்க்கட்சியினரைக் காணோமே இங்கே, ஏன் என்பதை தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். ஒருவேளை அவர்கள் இதைப் புறக்கணிக்கிறார்களோ என்னவோ என்பதற்காகக் கேட்கிறேன்.

பிரிவுகள் 25, 26 (திருத்தப்பட்ட எண்) பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

அட்டவணை, பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘தமிழ்நாடு, 1974-ம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/74), திருத்தப்பட்டபடி நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்’ என்று முன்மொழிகிறேன்.

THIRU M. A. LATHEEF : I oppose this entire Bill. The Bill as has been drafted is opposed by us.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : I oppose this Bill, Sir.

அரசினர் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு, திருத்தப்பட்டபடி, சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இந்த அளவில் முடிவுற்று நாளைக் காலை 9 மணி அளவில் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

1974 மார்ச் 22]

பின்னர் பேரவை மாலை 6.48 மணியளவில் ஒத்திவைக்கப் பட்டது.

6. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders

195. Notification issued with G.O. Ms. No. 2100, Agriculture, dated the 8th October 1973 in regard to declaration of notified market area for Uthiramerur market in respect of groundnut. [Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

196. Notification issued with G.O. Ms. No. 2101, Agriculture, dated the 8th October 1973 in regard to declaration of notified market area for Madhurantakam market in respect of groundnut. [Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

197. Statement of guarantees given by the Government of Tamil Nadu to the Tamil Nadu Slum Clearance Board. [Laid on the table of the House under section 92 of the Tamil Nadu State Housing Board Act, 1961 (Tamil Nadu Act 17 of 1961) read with section 41 of the Tamil Nadu Slum Areas (Improvement and Clearance) Act, 1971 (Tamil Nadu Act 3 of 1971).]

198. Notification issued with G.O. Ms. No. 2720, Public (Services-A), dated the 15th October 1973 in regard to an amendment to the Tamil Nadu Public Service Commission Regulations, 1954 for inclusion of the post of Librarian, Government College of Indian System of Medicine, Palayamkottai in Tamil Nadu Medical Subordinate Service within the Commission's purview. [Laid on the table of the House under Article 320 (5) of the Constitution of India].]

B. Reports, Notifications and Other Papers

96. Notification issued with G.O. Ms. No. 6382, Revenue, dated the 16th October 1973 in regard to exemption from stamp